ANTICOSTI EN 1900

C. BAILLAIRGÉ

ANTICOSTI EN 1900

BAILLAIRGÉ

Napoléon à Elbe—le prince de Monaco en son avoir territorial aux abords de la Méditerranée—Menier à Anticosti—voilà qui veut s'accentuer, s'éliminer de la foule, s'identifier à une œuvre.

J'aime cette idée de légitime égoïsme. A l'époque, ici, du cri " à la colonisation " il me fallut un colon qui fut mien, à moi seul—il est là sur mon avoir à St Zacharie de Metgermette depuis plus de 20 ans—" que chacun, disais-je alors, en fasse autant et le pays se colonisera.

Mais à Menier avec ses millions, ce n'est plus un colon qu'il faut, c'est une colonie tout entière qui priera pour lui, comme le mien pour moi.

Les Religieuses du S. C.—elles aussi ont trouvé ce moyen de vous mettre en évidence en votre propre estime—d'empêcher que votre contribution à leur œuvre vous soit perdue pour ainsi dire en se mêlant à celles de tout le monde : une cellule à vous seul, c.-à.-d. une sœur dont les prières vous sont spécialement acquises.

Oui, Menier a voulu par un égoisme louable et patriotique avoir un chez-lui, une île à lui, un coin de la terre qui fut sien et à nul autre. Cette pensée lui est venue il y a quelque 5 ans : un endroit assez vaste—140 milles sur 35, sup. de quelques 5000 milles carrés, 50 fois plus grande que celle de l'île d'Orléans aux abords de Québec—un endroit assez spacieux pour y utiliser une partie de sa colossale fortune, de ses profits accumulés dans son exploitation de chocolat qui atteint et est aujourd'hui connue et appréciée du Monde-Entier.

Pas plutôt dit que fait : Menier expédie Martin au Canada y voir—celui-ci en véritable nabab nolise un vaisseau et sous le

plausible prétexte d'une partie de chasse, mais avec instruction de la part de Menier de lui faire rapport quant à l'adaptabilité de l'île pour l'objet en vue, il parcourt l'île en tous sens, l'explore, la trouve convenable, revient à Québec, piqué des mouches, en recommande l'achat à Menier qui avec un chèque de $160,000.00 sous le pouce finit par bâcler la transaction.

Martin, saisi des aptitudes de notre ami Levasseur qu'il avait rencontré comme par hasard à Québec où celui-ci l'avait introduit partout, lui met en mains la commande de 50 couples d'orignaux, 50 couples de caribous, autant de castors etc., etc. Voilà l'île aujourd'hui toute peuplée à part des ours et des renards dont on exploite les fourrures, de toute la gente quadrupède qui lui est nécessaire pour ravitailler plus tard et au besoin les habitants de la nouvelle Colonie. On y a depuis transporté et acclimaté bœufs, vaches, chèvres, moutons, chevreux, etc., et quant à tout cela, l'on aura ajouté quelques centaines de couples de lièvres, avec instruction de s'y multiplier (Injonction de Dieu à Abraham) mais qu'ils feraient tout de même—ce nouveau centre d'activité sera au complet.

On n'a pas oublié de pourvoir de chevaux ce petit continent, et ça fait envie aujourd'hui de voir abrités sous quelque cent mètres, plus de 300 pieds de comfortables porcheries servies à la Décauville, des centaines de gentils petits cochons, qui vont faire et font déjà le délice des gourmets—j'en serai d'aventure un—de cette île naguère quasi déserte à l'embouchure du fleuve St-Laurent d'un côté et du golfe de même nom de l'autre, avec en face Terre-Neuve, d'un côté Labrador, de l'autre Gaspé, et l'île du Prince Edouard.

Anticosti dont on disait j'adis tant de mal en ce que avant l'érection des 4 phares qu'on y trouve maintenant, ses côtes inhospitalières d'alors, mais qui grâce à Menier et à notre gouvernement Laurier et al, ne le sont plus, étaient tous les ans jonchées des épaves de quelques vaisseaux naufragés.

Oui ! Les endroits, comme les choses et les personnes gagnent à se faire connaître. Toujours l'on craint, l'on doute de l'inconnu et après la connaissance faite, chacun de se dire et suivant le cas : mais la chose m'est toute sympathique ; l'endroit est délicieux ; l'individu charmant.

Voilà donc que Levasseur qui a déjà depuis longtemps gagné ses épaulettes, acquis son majorat au Nord-Ouest et un peu partout, et dont Menier s'est entouré comme d'un lieutenant indispensable, me téléphone en date du 5 octobre 1900 de me tenir prêt à partir le lendemain pour ces parages lointains. Mais comment, me dit ma femme, tu vas te risquer ainsi en automne, à faire un pareil voyage ? Eh bien oui, que je lui réponds, ça me le dit, j'ai si souvent déjà eu à me remettre de mes velléités à l'endroit de choses jusque-là considérées impossibles. comme de la navigation d'hiver entre Québec et Lévis, de celle de tout le St-Laurent qui ne le sera bientôt plus, de la découverte du Pôle Nord que Bernier va accomplir l'an prochain s'il peut trouver l'argent nécessaire pour s'y rendre, et que notre gouvernement devrait s'enorgueilllir de voir conquérir par un Canadien, maintenant que toutes les nations y ont failli —que je vais à Anticosti certain à l'avance d'être content, comme je le suis en effet et plus que content d'avoir fait le voyage et prêt à y retourner l'an prochain.

Nous étions donc dès le 6 du mois à bord du Savoy, joli vaisseau tout en fer-acier de quelques 180 tonneaux de jaugeage—longueur 137 pieds, largeur 22 avec une douzaine de pieds de cale, sans tenir compte du double fond cellulaire auquel ce petit monstre marin emprunte pour beaucoup sa force de résistance à nos vagues presque atlantiques du Golfe.

Ce vaisseau est des plus confortablement aménagé d'assez nombreuses cabines, d'un cuisinier qui doit s'être inspiré auprès de Savary—du Capitaine Bélanger qui respire le marin des pieds à la tête, avec un équipage de 6 matelots, un second, 2 ingénieurs, 3 chauffeurs et deux mousses dont l'un fait les fonctions de steward, ou de maître d'hôtel. C'est un bateau acheté à Londres et pour lequel Menier doit encore avoir payé peut-être $60,000.00 ou davantage. Le Savoy, faut le dire aujourd'hui, est un peu lent—seulement 9 nœuds (10½ milles) à l'heure, pendant qu'on aurait pu y installer de plus forts engins ; mais comme je l'ai déjà dit, et à l'exemple de la tortue dont la carapace résiste à tout, celle du Savoy est un chef-d'œuvre de force pour avoir résisté comme il l'a fait pendant 4 jours au tangage, au roulis, à la fureur des flots qui à la pointe Est de l'île, à 480 milles de Québec, nous ont bercés, culbutés à satiété et au point de presque nous donner le mal de mer ;—mais, badinage à part, je me disais

" si nous perdions ici notre hélice et restions ainsi à la merci des vagues entre Anticosti et Terre Neuve ? Oh que non, dit le capitaine, je ne crains pas cela, notre hélice est en acier et a fait ses preuves—d'ailleurs n'avons nous point nos voiles toutes prêtes à conjurer la tempête et la mettre à profit.

Vogue donc la galère et examinant chemin faisant, et sans la peine d'y aller, les représentants (mollusques blindés) du littoral de Malpèque et de Caraquette que le Capitaine avait eu soin de faire mettre à notre bord, avant de partir, nous jouissions sous le triple rapport physique, mental et gastronomique de tous les avantages de cet élément salin lequel s'il venait à s'évaporer, ce qu'à Dieu ne plaise, il faudrait nous dit-on 14,000 ans à tous les fleuves réunis du monde entier, pour en combler de nouveau le gouffre ainsi laissé à sec.

L'inévitable goëland (j'en compte une vingtaine) de 3 à 5 pieds d'envergure, et dont le corps assez grêle a le tiers de l'étendue de ses ailes en activité ; le goëland suit le vaisseau comme toujours, prêt à plonger dès que son œil vif voit tomber des flancs du vapeur quelques bribes des trois refectoires dont le nôtre au centre du navire, celui de l'équipage à l'avant, celui des gens d'entrepont à l'arrière. Cet oiseau infatigable qui plane pendant des heures durant sur les airs, et ne se repose un instant sur la crête des vagues qu'à de rares intervalles, se meut d'un mouvement toujours progressif comme celui du vaisseau, mais toujours latéral ou perpendiculaire au flanc ou à la direction du navire.

Ce mouvement singulier est absolument celui de la mouche dite " frappe d'abord " qui poursuit le cheval au pas, au trot, à la course en se tenant et toujours, non pas, comme on le supposerait, parallèlement au cheval, mais absolument à angle droit de sa direction ou de l'espace à parcourir.

Un indicateur à l'intérieur de la cabine, enregistre le nombre des tours ou révolutions de l'hélice (120 à la minute en moyenne) pendant que deux petits instruments : le " Walker's Cherub ", l'autre le " T. Bliss & Co. Taftrail " et qui donnent à peu près le même résultat, indiquent la vitesse du vaisseau ; dans le cas actuel, de 9 nœuds, comme on l'a dit, c'est-à-dire de 9 minutes d'arc ou de la circonférence de la terre, appelés encore milles marins ou géographiques, milles nautiques de 6080 pieds et que l'on réduit en milles ordinaires de 5280 pieds en ajoutant au

nombre de nœuds un-sixième de ce nombre. Un mouvement d'horlogerie à l'intérieur de chacun de ees petits appareils est activé par une rotation due à celle du " log " ainsi appelé, projeté au loin (une centaine de pieds) en arrière du navire, sorte de petite tige armée de lames en spirale qui en font une hélice en miniature et dont la rotation causée par la résistance de l'eau sous la traction du vaisseau tient le log à la surface ou à quelques pouces en sous-œuvre de celle-ci, pendant que la corde qui la retient et la relie à l'indicateur, tourne elle aussi avec l'hélice et fait ainsi foi de la vitesse de translation.

Le capitaine, à son poste sur la passerelle, ses cartes marines devant lui, dirige les mouvements du timonier à la roue, lui assigne la course, le rhumb de vent à suivre en mer, ou durant le trajet, ou là où le fleuve est trop large, ou qu'on est trop loin de terre pour en reconnaître les traits saillants, ou qu'il fait trop noir peut-être pour reconnaître les bouées. Puis la nuit tout s'enlumine, la lumière de la bouée à gaz devient visible, et le système de rotation des lumières des phares, qui les fait paraître et disparaître à des intervalles inégaux de 5, 10, 20, 30 secondes avec combinaisons variées de ces intervalles et différentes pour chaque phare, fait que le pilote sait exactement et en tout temps de la nuit où il est ; et son appréciation des distances, lui dit de combien il est éloigné d un point quelconque de son parcours.

Grâce à ce système de phares fixes et flottants, de bouées illuminées ou non, on peut naviguer aujourd'hui le St-Laurent en toute sûreté dans tout son parcours et l'on est encore redevable au gouvernement actuel du magnifique phare fixe ou permanent, à 5 brasses d'eau à marée basse et d'un coût de plus de $100,000.00 qui remplace aujourd'hui si avantageusement l'un des deux phares flottants de l'endroit dit " La Traverse " pendant que l'autre le sera l'an prochain.

Sous 39 heures de traversée nous mettons à la cap vers les 4 heures du matin du 8 octobre en face de la Baie Ste-Claire, dite aussi la Baie des Anglais, remettant à 2 heures plus tard, pour ne pas réveiller en sursaut les sommeillants de l'isle, notre descente sur terre ferme, quoique à l'heure de Québec il ne fut encore que 5.17—différence totale de 43 minutes relativement à l'heure du soleil au méridien de Québec, mais en réalité de seulement la moitié à peu près de ce chiffre dû à ce que à Québec même on est en flagrant conflit d'heure avec le soleil de l'endroit.

Déjà à l'aurore j'avais vu du pont du navire ce qui me paraissait être un village considérable, un hameau de plus d'une centaine de maisons—mais quoi ! me dis-je en voyant le tout de plus près, que signifie tout ceci. Déjà toute une villette à rues alignées à angles droits sur le plus gentil des terrains à pente douce comme celle de notre Grande Allée ou de la rue de la Fabrique—Quelle féerie : des chaussées empierrées ou gravées et bordées de trottoirs à 2 ou 3 madriers de large—les rues flanquées de jolies maisons d'habitation, des bureaux et magasins de toutes sortes de cette installation colonisatrice toute nouvelle.

Rien ne fait défaut
En ce petit monde nouveau.

Abattoirs, boulangeries, buanderies, moulins à scie, forges, écuries. Le bison est là depuis deux ans dans un enclos à claire voie à attendre la promesse d'une compagne qui lui promette d'utiliser ses instincts reproducteurs. Il y a la ferme au complet avec ses poulaillers, étables, basses-cours remplies de volatiles de toute sorte : oies, poules, dindes, pigeons et que sais-je encore. Il y a des silos, laiteries, beurreries, les porcheries auxquelles j'ai déjà fait allusion—On y trouve le maréchal ferrant, le menuisier, charpentier, serrurier, plombier. le mécanicien, le peintre, et chacun de ces chefs d'autant de corps de métiers variés distincts et séparés l'un de l'autre, de l'espace nécessaire à ses fonctions, chacun a à sa disposition une vaste bâtisse 60 à 100 pieds de longueur à 2 étages ou à un étage et mansarde. Chaque bâtisse a son outillage au complet et le plus moderne, le plus perfectionné.

Tout y est en activité : la forêt s'abat--l'on arrive à la scierie, aux planeurs, avec des billots quelquefois de pin, généralement d'épinette rouge, blanche, grise, bouleau et autres essences.

M. Menier a exposé cet été à Paris un billot d'épinette rouge de trois pieds de diamètre et j'en vois dans les hangars à Anticosti d'un diamètre de 13, 24 et 30 pouces—Menier a remporté un premier prix à l'exposition universelle de cette fin de siècle.

Cent mille madriers, planches et autres bois d'échantillon jonchent le terrain et tout cela proprement empilé en une centaine de cages disposées avec la régularité des carreaux d'un damier.

Pas étonnant après tout que l'on ait dit qu'à Anticosti il n'y a que du petit bois rabougri. Il l'est en effet, le long de la côte de l'île, battue qu'elle l'est par la tempête et l'eau salée ; mais quand on s'enfonce à l'intérieur ce n'est plus la même chose— J'y ai pénétré à une profondeur de trois lieues par un chemin gravé aux frais de Menier et qui conduit à la baie Ellis, et de chaque côté de ce chemin, presque à niveau régulier sur tout son parcours, l'on ne voit que bois de haute futaie, de quoi subvenir peut-être pour 100 ans à venir aux besoins d'une pulperie que Menier, nous dit-on, aurait vraisemblablement l'intention d'ériger en ces lieux et qui donnerait peut être de l'emploi à plus de mille personnes, en sus des 500 que l'on compte aujourd'hui à l'extrémité ouest de l'île.

J'ai dit que rien ne fait défaut en ce petit monde nouveau ; et en effet on peut s'y approvisionner d'épiceries, marchandises sèches, vaisselle, verrerie, quincaillerie, grains et denrées de toutes sortes, que l'on y vend à une toute petite avance sur le prix de revient. Et qu'on n'aille pas croire que c'est tout du français, comme j'étais porté à le croire. Au contraire 90 °/₀ de tout ce que l'on trouve sur l'île est de provenance canadienne. Quoi, tout le personnel y est de Québec, de la province de Québec, de l'Islet, de la Malbaie, etc., et ce qui m'a surpris et que je ne soupçonnais aucunement, l'équipage en entier du Savoy est canadien. J'ai vu empilés dans les hangars à English Bay des milliers de quarts de clou de manufacture du pays, avec mille et une autres choses trop long à détailler ici.

Mais tout ceci, on le devine, ne fonctionne point seul —il y est préposé une administration nombreuse et complète—Menier qui ne peut naturellement y voir de près que de temps à autre— retenu qu'il est en France par son industrie chocolatière à laquelle il affecte, repétons-le, plus de 10,000 employés, a su s'entourer d'un état-major composé de personnes à la besogne aguerries. En premier lieu vient M. Landrieux, agent et gérant général sous le toit duquel et tant de sa part que de celle de son aimable épouse (une canadienne le croirait-on) j'ai joui de la plus gracieuse hospitalité. Le gérant occupe un gentil logis à 2 étages tout en face du port et près le quai de débarquement. Ses spacieux bureaux installés dans une vaste bâtisse du côté opposé du square où l'on se prépare à ériger une église, sont desservis par un nombreux

personnel s'occupant de la correspondance et de la comptabilité de la colonie.

Maintenant vient comme complément indispensable d'une semblable installation, M. l'Ingénieur en chef Jacquemart qui avec l'aide d'un M. Montreuil du Canada et d'autres, a présidé au tracé de la ville future, à la construction des bâtisses, au nivellement et empierrement des chaussées, au dessin et à la construction des quais, l'érection et l'installation des moulins, hangars, glacières, etc.,—au service d'eau et de drainage de l'endroit, Ce monsieur Jacquemart homme de deux mètres près (plus de 6 pieds) a toute la désinvolture de l'homme de génie qui connait sa besogne et avec cela il est littéraire, artistique, esthétique même et chose qu'il ne semblait point soupçonner. il a un gosier de Lablache. C'est le charmant compagnon tout ainsi, comme l'on dit—qui nous a accompagné à Ellis Bay.

J'ai déjà parlé de la ferme— Or le maître de ferme le gérant général de toute cette partie importante et indispensable de l'établissement est un M. Picard, qui nous a conviés à son intéressant foyer ou Madame Picard son épouse, maîtresse de céans et ses jolis enfants nous ont ménagé la surprise de la plus entrainante des veillées avec chant et danse—Levasseur comme toujours au piano—Tout le personnel de l'état major assistait à cette réunion où nous avons débuté par un souper de roi : mets à la parisienne, d'autres à la canadienne, un magnifique représentant couleur de rose, de la rivière dite " au Saumon " de l'endroit, ont dessiné le menu de l'occasion.

Vient ensuite le médecin de la nouvelle colonie en la personne aimable de M. le Docteur Schmitt et de son excellente épouse. M. Schmitt tout en s'occupant de la santé particulière de ses ouailles, fait de l'hygiène, et en érudit qu'il est, s'occupe de géologie, de botanique et de sciences en général.

A ce petit groupe de chefs est préposé, le grand chef Commettant, gouverneur de l'île, auquel on a érigé une résidence quasi palatiale à vérandas et conservatoires en face même le carré de l'église déjà mentionnée. M. Commettant qui a passé l'été à Paris doit nous arriver vers le 23, étant parti du Havre par la Bretagne le 13 de ce mois, et alors avec le personnel de l'île au complet et les Dlles Commettant de surcroit, l'hiver à Anticosti promet d'offrir des distractions assez variées pour que l'on ne soit point en danger de s'y ennuyer.

A 7 heures a. m. du 9 j'assistais à une messe basse par M. le curé Tremblay qui était avec nous à bord du Savoy pour remplacer l'ancien curé de la place. Trois personnes seulement composaient l'assistance ; ce qui veut dire, M. Tremblay le comprendra, qu'il devra dorénavant dire sa messe à 6 heures en été, à 7 si l'on veut en hiver pour permettre à la classe ouvrière d'y assister afin qu'il puisse se rendre à son travail en temps opportun. M. Tremblay est muni d'un superbe presbytère à trois pas de sa petite chapelle d'aujourd'hui, et qui le sera de même de la nouvelle église une fois construite; et en ce vaste local, sont toutes les chambres ou pièces nécessaires à y recevoir et héberger son évêque et tous les amis qui voudront aller le voir à domicile.

Nous étions à Anticosti, ai-je dit, le 8 octobre au matin. J'avais endossé le paletot pour aller à terre, mais, nenni, il me fallut m'en dépouiller, tant la température y était de bon aloi, ce qui aussi me releva d'avance de la surprise que j'aurais éprouvée en parcourant les jardins potagers de la ferme où je trouvai à côté de rosiers en pleine floraison, de petits pois et haricots verts, choux-fleurs, laitue, romaine, etc.

Mais si jusqu'ici tout est beau et bien, je dois faire remarquer à M. Menier que l'abordage à l'île laisse beaucoup à désirer. Qui veut la fin, doit vouloir les moyens. La colonisation rêvée par M. Maheux à St-Zacharie de Beauce (Metgermette) a fait fiasco. Je ne dis pas que c'est entièrement faute de chemins pour arriver à l'endroit ; mais si M. Maheux, français comme M. Menier a dépensé en pure perte plus de $90,000.00 à Metgermette pour y abattre la forêt et construire quelques centaines de maisons pour y recevoir des émigrants de l'Alsace et de la Lorraine qu'il croyait devoir lui venir sous le coup de la cession par la France à l'Allemagne de ces deux pays, à la suite de la guerre Franco-Prussienne de 1870 c'est-à-dire que sur les 6 lieues de chemin à franchir entre St-George et la nouvelle colonie, il y en avait 3 qui étaient impossibles et que c'est par là que M. Maheux aurait dû commencer.

Qu'on n'ait point l'air de se plaindre d'une chose, n'est pas à preuve que tout est bien, et au contraire il peut être de l'intérêt d'un certain nombre de travailleurs que les choses demeurent dans le statu quo, je veux parler de ceux qui sont employés par terre, comme par eau au transport en voiture, en chaloupe, en

chaland, des personnes et effets à rendre sur les lieux, et qui préconisent même ce genre de mobilisation pour ne pas voir cesser leur emploi.

A St-Michel de Bellechasse, en bas de Québec, nous avons un quai de quelques 1200 pieds d'étendue au large mais où ne peut pas toujours aborder à marée basse le vapeur qui fait le service passager de cette jolie place d'eau, où se portaient autrefois des centaines, des milliers de touristes et de promeneurs des dimanches et des fêtes—Tous les quinze jours ou à toutes les lunaisons de quartiers, le vapeur est de 3 à 5 jours sans aller au quai. Il mouille au large comme il le faut faire actuellement à Anticosti. Il faut s'y rendre en chaloupe, et tout acceptable que ça puisse être par un temps beau et calme, la chose devient intolérable, au vent et à la pluie. Eh bien, voilà ce qui a fini par chasser tous les étrangers de St-Michel et aujourd'hui c'est à St-Laurent que l'on va où l'on aborde au quai en tout temps de la marée.

On le voit donc il ne suffit point que l'on puisse quelquefois aller au quai, il faut pouvoir y aller toujours et n'être pas assujettis comme à Anticosti à avoir à enjamber les épaules d'un chaloupier à longues bottes pour passer de la nacelle aux crans du rivage. Le quai actuel, d'une longueur de 300 pieds n'est pas où il devrait être. L'ingénieur Jacquemart, le capitaine du Savoy, avaient tous les deux, paraît-il, signalé un endroit très voisin du quai actuel où à marée basse l'on aurait eu jusqu'à trois brasses d'eau ; mais pendant leur absence de l'île et par erreur le quai a été fondé en son site actuel. Il ne coûte d'ailleurs probablement que quelques $5,000 et n'est point de trop pour le service à marée haute ; mais il en faut faire un autre où l'on puisse aborder en tout temps et dût-il coûter $25,000.00 ou davantage que ce serait encore une économie pour le service de l'île.

Arrive, par exemple, aujourd'hui le Savoy ou un autre vaisseau avec une cargaison à pleine cale, à pleins bords comme celle qui est partie de Québec pour Anticosti le 17 du mois, quelques 200 tonneaux pesant—voilà à raison de 10 tonnes par voyage de chaland, 20 voyages à faire aller et revenir au quai—2½ jours de chalantage à raison de 4 à 5 voyages de chaland par marée—et à 12 hommes, dont 6 au chaland et 6 sur le quai à 80 centins par jour $24.00—et à un voyage par semaine pendant 30 semaines voilà $720.00 auquel ajoutant $280.00 pour intérêt sur coût des

chalands, leur entretien, leur dépérissement annuel, nous arrivons à un total d'au moins $1000.00, intérêt annuel à 4 o/o sur un capital de $25,000.00.

D'ailleurs un quai à eau profonde coutât-il plus que cette somme, que ce serait encore un avantage, puisque nous n'avons point fait entrer en ligne de compte le service des hommes de l'équipage du Savoy ou du bateau à alléger, et que ce retard de 2 à 3 jours à décharger le vapeur pourrait être plus économiquement utilisé dans le service à faire d'un poste à l'autre autour de l'île où il faut choisir son temps pour entrer à Fox Bay et ailleurs advenant un vent contraire à ce service.

Je n'ai encore rien dit de la Baie Ellis qui offre un havre de sûreté d'une grande étendue et que M. Menier est en train d'utiliser en y construisant actuellement un quai qui aura une longueur totale à eau profonde de 3500 pieds, servant en même temps de jetée pour abriter le havre contre le ressac des vagues. Il ne reste plus que 700 pieds de ce quai à faire pour le terminer et ça ira probablement à l'an prochain avant qu'il le soit. On y arrivera en tout temps de la marée et le service y sera activé comme il l'est aujourd'hui partout sur l'île où l'on a des installations de-faites, par une voie ferrée Décauville longeant un côté du quai, avec voie d'évitement çà et là, pendant que voitures, hommes et chevaux pourront passer du côté opposé.

M. Menier veut faire, me dit-on, de la baie Ellis son principal pied-à-terre et la chose est motivée par la protection qu'offre le flanc prolongé et élevé d'un rocher qui la sépare du fleuve ou golfe en cet endroit. Déjà l'on y voit de forts moulins à scie, de vastes hangars bien bâtis pour y loger les travailleurs, d'autres pour les chevaux ; et l'on est en train, toujours sous l'ingénieur Jacquemart, d'ajouter à l'étendue arable et habitable du terrain autour de la baie en mettant à sec une étendue de terrain de 70 hectares où il y a aujourd'hui une flaque d'eau peu profonde qu'un canal de 4,500 pieds de longueur sur une largeur de 20 pieds et une hauteur d'excavation variant de 5 à 25 pieds est en voie d'écouler. Le sol est aussi très riche autour de cette baie et du blé d'automne qu'on y a semé est déjà de six pouces près hors de terre.

En un mot tout à Anticosti fait prévoir un futur centre industriel du Canada, ce qui ne manquera pas d'arriver presque

de suite si Menier y érige les pulperies dont il a déjà été question.

Mais Anticosti est intéressant à un autre point de vue et j'ose prédire que peut-être avant deux ans cette île va devenir une place d'eau où les touristes vont affluer en masse. Et pourquoi non, si par exemple le C. P. R. ou Beemer poussaient un embranchement de voie ferrée jusqu'à Mingau d'où la traversée à l'isle n'est guère que de 25 milles.

De même si l'Intercolonial se raccordait à Gaspé d'où la traversée à l'île n'excède pas 50 milles. Ou encore si la Cie du Richelieu à l'instar de ce qu'elle a fait à Tadoussac, érigeait à English Bay une hôtellerie et qu'un de ses bateaux y fît un voyage ou deux par semaine. N'est-il pas vrai que déjà depuis 5 à 6 ans il y a à Spitzberg, ce pays voisin des régions polaires un spacieux hôtel où vont tous les ans des centaines de touristes de la Norvège et des pays avoisinants de l'Europe, et d'où à partir de St Petersbourg il y a 1500milles de trajet, pendant qu'on n'en a point 500 pour se rendre à Anticosti dont la latitude est celle de Paris près ou de Londres. D'ailleurs l'inconnu a toujours ses attraits, ses surprises, ses mystères, que notre impressionnable nature humaine est constamment en air d'affronter, et le froid imaginaire d'Anticosti ne saurait nous en empêcher puisque si Spitzberg est à 700 milles du pôle et qu'on y va en villégiature à plus forte raison ira-t-on à l'île Menier qui en est eloignée de quatre fois la distance.

Il faut faire connaître l'île et ce que le gouvernement y a fait d'humanitaire pour sa part en manière de cables sous-marins, phares, etc., et d'un télégraphe sur toute la longueur de parcours de l'île d'où les différents postes peuvent aujourd'hui communiquer entre eux. Il faut faire connaître l'île, et elle ne fera que gagner à l'être. On l'a décriée jusqu'à aujourd'hui, comme le font encore les employés de la Compagnie de la Baie d'Hudson pour en décourager la colonisation afin que les monopoleurs puissent y continuer à leur profit l'exploitation des ressources de terre et de mer de ce vaste pays. Les récalcitrants d'Anticosti veulent la même chose : éliminer, tenir au loin les étrangers, pour jouir à eux seuls des ressources de l'île en pêche et chasse, etc.

Pour ne rien oublier qui puisse donner une idée des ressources économiques de l'île au point de vue des industries possibles

de l'endroit, disons que M. Jacquemort y a fait d'excellente brique, de la tuile à même une couche de glaise qu'il a trouvée en sous-œuvre du sol arable à Ellis Bay, et les indications sont que cette couche s'accentuera d'épaisseur, au fur et à mesure qu'on y poursuivra les fouilles motivées par les travaux en voie d'exécution.

Quant à la chaux l'on y en fait de la bonne, l'île en entier n'étant en réalité qu'une masse de calcaire à strates régulières, minces il est vrai, oxydées, fleuries et désintégrées par les siècles sur les côtes maritimes, mais qui plus à l'intérieur, je n'en doute point, offriront des couches exploitables et propres à tous les besoins constructifs de la colonie.

Je crois comprendre aussi que ce sont MM. Peters et Gignac de Québec auquels M. Menier a donné le contrat pour la fourniture des matériaux et la construction des diverses bâtisses dont l'ensemble forme aujourd'hui le joli hameau de Ste Claire Baie.

M. Jacquemart me dit devoir continuer cet hiver le tracé de sa ligne d'exploration longitudinale ou axiale à travers le centre de l'isle—chose bien nécessaire et si de surcroit il peut ensuite l'explorer de travers en travers ou dans le sens de sa largeur, ou à des distances de 20 milles entre elles comme je l'ai fait dans le cas de la " Grosse Isle " ; c'est alors que l'île lui deviendra connue dans tous ses traits saillants : géologiques, minéralogiques, en même temps que forestiers (essences botaniques) agricoles, zoologiques et autres. Ces diverses lignes d'explorations en long et en large, parallèles entre elles et à l'équerre carrée de la ligne centrale seraient les directrices d'autant de chemins à ouvrir à la colonisation future de l'île, et les défrichements, la culture du sol à opérer de suite ou sous le plus court délai possible aux endroits propices, feraient cesser l'anomalie actuelle d'avoir à transporter du foin en un pays d'où l'on devrait plutôt à l'heure qu'il est en exporter (" Carrying coal to Newcastle " comme l'on dit en anglais).

Disons aussi à l'endroit de la mauvaise réputation d'Anticosti due aux nombreux naufrages qui y ont eu lieu par le passé. que plusieurs de ceux-ci ont dû être motivés par le fait que tel et tel vaisseau devenu vieux et ayant depuis de longues années payé de fortes primes d'assurance, méritait bien une occasion d'en récompenser le propriétaire par une nouvelle embarcation. Ceci,

me disent quelques-uns des gardiens de phares, n'est pas pure conjecture de leur part, mais qu'ils ont été déjà plus d'une fois témoins d'une vente ainsi faite aux compagnies d'assurance maritime, sous le prétexte assez plausible d'une brume s'élevant à peine à hauteur de mi-mât ; et favorisé aussi par la considération qu'il était peu probable que l'on se donnât la peine de s'enquérir de la chose en région aussi éloignée.

Espérons que M. Martin, le grand chargé d'affaires de M. Menier lui recommandera de donner suite à la suggestion toute désintéressée du soussigné de se construire un quai où l'on puisse aborder en tout temps, assurant par là même le futur de l'établissement, et comme colonie et comme place d'eau pour les touristes. D'ailleurs lorsque comme dans le cas actuel l'on a dépensé peut-être plus d'un million de piastres pour assurer une entreprise, il ne faut point s'arrêter à une affaire de quelques milliers de dollars pour être certain d'un heureux résultat en balisant, éclairant l'arrivée au quai, de manière à ce que chacun en arrivant à Anticosti se sente en voie sûre d'y mettre le pied à terre sans encombre, sans souci, cela motivât-il même une jetée à l'abri de laquelle comme à Ellis Bay l'on pût jeter l'ancre et y attendre le moment du retour.

Que l'on veuille bien aussi cet hiver étudier sous la direction de M. Jacquemart en rapport avec la question de navigation d'hiver du St-Laurent, celle de s'assurer à quelle distance au large du littoral de l'île se forment les battures de glace, et quelle profondeur d'eau il y a à l'extrémité ou au large de celles-ci, à marée basse, l'opinion étant qu'en général les " battures " se forment et persistent tout l'hiver assez au large pour y accuser un tirant d'eau suffisant pour prévenir tout danger qu'un vaisseau se jette à la côte durant cette saison.

Et dût-on à Anticosti, ériger et mettre en opération deux pulperies chacune de 50 où même de 100 tonnes de rendement par jour que la forêt y persisterait encore pour plus d'un siècle et cela à n'employer que le menu bois propre à cette industrie ; et sans aucunement porter atteinte au gros bois ou bois de commerce pouvant subvenir à tous les besoins de construction pour plus de cent ans à venir.
